BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 24 września 1933 | NR. 25

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415** Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Rozstrzygnięcie Dyrektora Urzędu Morskiego w sprawie nieporozumienia między Zw. Zawod. Transportowców R. P. a Związkiem Armatorów.
Belgijski statek szkolny „Mercator" w Gdyni.
Belgijska wystawa wzorów w Gdyni.
Statki oczekiwane w Gdyni.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW.

WIADOMOŚCI MORSKIE.

Nowa umowa między Lloydem i Hapagiem.
Sprawa opłat portowych w Antwerpji.
Sprawa belgijskich hipotek okrętowych w bankach holenderskich.
Umowa żeglugowa między Rządem Związkowym Capetown i włoskiemi towarzystwami okrętowemi.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE.

Import francuski.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE.

Praca Polskich Kolei Państwowych w II kwartale 1933 r.
Zmiany w taryfach kolejowych, towarowych.

KOMUNIKATY I INFORMACJE.

Ogłoszenie Pożyczki Narodowej.

HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU.

Na XIV Walny Zjazd

w dniu 24 września 1933 r.

Znów minął rok ciężkiej pracy związkowej. Poraz 14-ty zjeżdżamy się na doroczny Walny Zjazd, tym razem, pod znakiem 700-letniego jubileuszu miasta, do prastarego Torunia. Zjeżdżamy się, by zdać Wam sprawę z całorocznej działalności Związku, a Wy macie stwierdzić, czy wszystko uczyniliśmy, co było naszym obowiązkiem i co było w naszej mocy, ażeby przynieść ulgę w ciężkiem położeniu kupca pomorskiego. Mogę uprzedzić zgóry, że w stosunku do naprawdę wielkiego wysiłku, rezultaty naszej pracy mogą się wydawać nikłe, ale wydając ocenę, pamiętajcie, że jesteśmy tylko organem opinjodawczym. Jesteśmy niewątpliwie poważną reprezentacją handlu pomorskiego, w zespole zawodowych organizacyj Pomorza



TADEUSZ MARCHLEWSKI
Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu,
Wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

zajmujemy czołowe miejsce, cieszymy się zaufaniem społeczeństwa i władz, bo trwamy niezłomnie lat 14-cie na posterunku, zabiegając około poprawy naszego bytu, ale pomimo wszystko jesteśmy tylko stroną, która może udowadniać słuszność swoich zapatrywań, ale nie jest władzą wykonawczą.

Jeżeli rzucić wstecz okiem i porównać położenie handlu w przededniu naszych dorocznych zjazdów na podstawie dawniejszych sprawozdań, to należy stwierdzić, że nie jeździliśmy nigdy w przekonaniu, że miniony rok

wykazał znaczną poprawę w bytowaniu kupca. Tak się bowiem składało, że borykaliśmy się z losem naszym od samego zarania i ledwo zdawało się, że już stworzyliśmy podstawy normalnego rozwoju, kiedy zjawiły się przeszkody i trudności, narzucające nam obowiązek umacniać pozycje nasze od nowa.

I w tym roku zjeżdżamy się pod wrażeniem poważnych przeciwności, jakie przeżywa handel pomorski, ale powiedziałbym, że równocześnie w oczekiwaniu jakiejś zmiany, którą instynktem wyczuwamy, jako naturalne następstwo każdego przesilenia. Przeżywamy w tej chwili okres niesłychanie ważny. Mamy dane przypuszczać, że gospodarka nasza wchodzi na tory bardziej pewne i zdrowe, zaczynamy więcej jak dawniej gospodarzyć z ołówkiem w ręku, szukając za każdą cenę zrównoważenia naszych budżetów, — to samo robi Państwo, to samo robią gminy, widać wszędzie wielki wysiłek, idący zgóry od Rządu, a przenikający potrzebą swoją wszystkie warstwy społeczeństwa, aż do dołu. Jak gdybyśmy wszyscy przeczuwali, że drogą tą dojść musimy do lepszych warunków pracy. Jednem słowem, kryzys się ustabilizował, nienormalne jego zjawiska przybrały kształty po części stałe i codzienne. Skórczyliśmy się poważnie, zeszliśmy na płaszczyznę węższą, dużo mniej wygodną, ale wyczuwając, że na tej podstawie nowej przyjdzie nam przeżyć dłuższy okres czasu, musimy się do niej przystosować. Chodzi o to, by rozpocząć okres odbudowy w atmosferze zdrowej, pozbawionej zarazków, których pełno jeszcze w naszym organiźmie gospodarczym.

Widzimy bowiem poza zrębami mającego powstać nowego gmachu gospodarki narodowej, jeszcze ogromne spustoszenie, jakie poczynił kryzys w handlu, przemyśle, rzemiośle i rolnictwie. Widzimy jeszcze ogromne trudności finansowe, jakie wiele warsztatów przeżywa dlatego, że podniecone t. zw. naszą „prosperity“ (której notabene w handlu nigdy w tego słowa znaczeniu nie było), robiły inwestycje na wyrost, rozbudowywały się ponad miarę i zadłużały się, sądząc, że z łatwością sprostają przejętym obowiązkom. Tymczasem wraz z załamaniem się owej złudy, wraz z spadkiem obrotów, spadkiem wartości ruchomych i nieruchomych, a z drugiej strony wzrostem wartości pieniądza, poczęły się tworzyć dysproporcje i piętrzyć trudności, których powodem zachwianie się siły finansowej handlu. —

I tak się złożyło, że skutki tego przesilenia ponoszą przedewszystkiem warsztaty większe, odgrywające w budowie naszej państwowości wartościową rolę, podczas kiedy tworzące się dziś nowe placówki, nie obciążone skutkami kryzysu, dużo łatwiej dają sobie radę. Nie ulega kwestji, że w interesie normalnej wymiany produkcji nie możemy być obojętni na wytworzony stan rzeczy. Jeżeli chcemy naprawić nasz aparat wymiany, musimy znaleźć środki do zmniejszenia ciężarów, jakie hamują proces uzdrowienia handlu, a jakie powstały nie z winy jednostek, ale wskutek przeżywanych nienormalnych perturbacyj gospodarczych.

Stajemy przed rozwiązaniem zagadnienia oddłużeniowo-kredytowego, które to rozwiązanie zapewnić winno kupcowi zdrową rentowność, choćby narazie w granicach najskromniejszej egzystencji, ale wystarczającej, by usunąć depresję duchową, a wzbudzić zapał do pracy i wskrzesić inicjatywę prywatną. W rozwiązaniu tego problemu jest zainteresowanie przedewszystkiem Państwo dlatego, że póki stan obecny trwać będzie, będzie

większość tych warsztatów z punktu widzenia siły podatkowej pasywna. Oddłużenie przedsiębiorstwa z prywatno-finansowych ciężarów przez przymusową, ale sprawiedliwą ugodę między wierzycielem a dłużnikiem przy pomocy Państwa, jako arbitra najbardziej sprawiedliwego, oddłużenie handlu ze starych nieściągalnych zaległości podatkowych, rozkładanie tak zredukowanych ciężarów na dłuższy okres czasu przy znośnej stopie procentowej — oto środki, które jedynie umożliwiają likwidację kryzysu i zapoczątkowanie nowych sprzyjających warunków pracy.

Jest zdanie ogólne, że w skali państwowej kryzys poza Gdynią, będącą naszą dumą, ale rozwijającą się w odrębnych warunkach, najbardziej dotknął Pomorze, a znawcy twierdzą, że jeżeli w innych dzielnicach proces uzdrowienia znacznie już postąpił, to na Pomorzu zupełnie się tego jeszcze nie odczuwamy. Jest to niedobrze. Handel pomorski pracuje na terenie pod względem politycznym najbardziej eksponowanym. Czy potrzeba udowadniać, że polska racja stanu nakazuje przedewszystkiem uzdrowienie i uodpornienie tych żywotnych organów Rzeczypospolitej, które są najcenniejsze i najniezbędniejsze. Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu wskazywał na to, że kupiectwo pomorskie pracuje w warunkach wyjątkowo trudnych zpowodu bliskich granic, infiltracji obcych kapitałów, obcej konkurencji i podkreślał, że mimo niezbyt świetnych warunków gleby. Pomorze pod względem świadczeń podatkowych zajmowało i zajmuje jedno z pierwszych miejsc, ale to wszystko odbiło się i znalazło wyraz w poważnej pauperyzacji handlu, czego dowodem zanik większych warsztatów i rozproszkowywanie się na mniejsze i drobne warsztaty. Pomorze winno więc przedewszystkiem znaleźć się w orbicie programu uzdrowienia, gdyż każde osłabienie życia gospodarczego na Pomorzu jest osłabieniem polskiego stanu posiadania, który winien być tu utrzymany za wszelką cenę. Dotychczasowa energja Rządu i szereg reform w dziedzinie podatku przemysłowego były walnym krokiem naprzód w zrównoważeniu rentowności — wiemy, że możliwości Skarbu są ograniczone i dlatego tegoroczne postulaty nie obciążają tegoż Skarbu, a raczej dążą do tego, by przy pomocy Rządu w polityce gospodarczej wytworzyć nowe lepsze warunki bytowania.

Oby Zjazd tegoroczny nawiązał do programu doraźnego, przedstawionego Rządowi na Zamku w roku 1930, aby zwrócił uwagę czynników miarodajnych na wielkie wartości, jakie są zagrożone i jakie przy dobrej woli i wspólnym wysiłku można nietylko utrzymać, ale wielokrotnie powiększyć.

Zjazd zbiega się z subskrypcją pożyczki narodowej. Kupiectwo pomorskie dobrze rozumie jej cel i znaczenie i mimo wyczerpania poprze ją niewątpliwie w miarę swych sił i możności, bez zastrzeżeń z całą gotowością, gdyż hasło Rządu: „Własnemi siłami do zwycięstwa", przemawia najbardziej do naszego przekonania.

P R O G R A M

Kongresu Kupiectwa Polskiego w Toruniu.

Sobota, dnia 23-go września 1933 r.:

Godz. 12.28 — Powitanie na dworcu w Toruniu delegatów Naczelnej Rady i gości, poczem odjazd do kwater i przerwa obiadowa.

Godz. 16,30 — Plenarne posiedzenie Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego z udziałem członków Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w głównej sali obrad ratusza (obrady wewnętrzne według osobnego programu).

Niedziela, dnia 24-go września 1933 r.:

Godz. 8,30 — Uroczyste nabożeństwo na intencję Kongresu w Bazylice św. Jana. Po nabożeństwie złożenie wieńca u stóp pomnika Kopernika i wygłoszenie przemówienia.

Godz. 10,00 — Otwarcie Walnego Rocznego Zebrania Delegatów Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w „Dworze Artusa" (obrady wewnętrzne według osobnego programu).

Godz. 10,30 — Zwiedzanie zabytków m. Torunia przez uczestników Kongresu, nie biorących udziału w Walnem Rocznem Zebraniu Delegatów. (Zbiórka w lokalu Towarzystwa Kupców Chrześcijańskich przy ul. żeglarskiej 1).

Godz. 15,30 — Otwarcie Kongresu w „Dworze Artusa" przez Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusza Marchlewskiego.
Przemówienia inauguracyjne i powitalne.
Referat Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusza Marchlewskiego p. t. „Państwowotwórcza rola kupiectwa pomorskiego w odbudowie handlu polskiego".
Referat Wiceprezesa Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie p. Henryka Brunna p. t. „Kupiectwo, jako czynnik aktywizacji gospodarczej społeczeństwa".
Referat Dyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Henryka Krupskiego p. t. „Organizacja importu i eksportu polskiego drogą morską".
Referat Dyrektora Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie p. Eugenjusza Wencla p. t. „Rola organizacji w życiu dziesiejszego kupca".
Referat Synd. Towarzystwa Kupców Chrześcijańskich w Toruniu p. Hieronima Merdasa p. t. „Znaczenie handlu w 700-letnim okresie m. Torunia".

Godz. 21,00 — „Czarna Kawa" w „Dworze Artusa".

Poniedziałek, dnia 25-go września 1933 r.:

Zwiedzenie miasta i portu w Gdyni. Informacyj udziela Towarzystwo Kupców Samodzielnych w Gdyni z p. Prezesem Dr. Smoleniem na czele).

UWAGA: Uczestnicy Kongresu korzystają ze zniżki kolejowej.

PORZĄDEK OBRAD WALNEGO ROCZNEGO ZEBRANIA DELEGATÓW ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU

Niedziela, dnia 24 września 1933 r. godz. 10,00 w „Dworze Artusa“.

1. Powitanie przez Prezesa Towarzystwa Kupców Chrześcijańskich w Toruniu **p. Ignacego Ollecha.**
2. Zagajenie przez Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu **p. Tadeusza Marchlewskiego.**
3. Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Rocznego Zebrania Delegatów w Chojnicach.
4. Sprawdzenie mandatów delegatów, uprawnionych do głosowania.
5. Wybór Komisji Wnioskowej.
6. Sprawozdanie finansowe za rok 1932/33 — referuje skarbnik Związku **p. Radca Stefan Masłowski.**
7. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
8. Sprawozdanie Prezesa Związku p. **T. Marchlewskiego** z działalności Związku za rok 1932/33.
9. Generalna dyskusja nad sprawozdaniami (zgłoszenia do głosu kartkami). W międzyczasie urzęduje Komisja Wnioskowa.
10. Uchwalenie absolutorjum.
11. Zatwierdzenie budżetu na rok 1933/34.
12. Wybór 5-ciu członków Zarządu Głównego na miejsce ustępujących.
13. Wybór 5-ciu członków Komisji Rewizyjnej.
14. Zatwierdzenie poprawek do statutu Związku.
15. Rozpatrzenie wniosków i uchwalenie rezolucyj.
16. Uchwała o nadaniu „Związkowej Odznaki dla Zasłużonych“ Prezesowi Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie p. Bogusławowi Hersemu.
17. Komunikaty.
18. Wolne głosy i wnioski.
19. Zamknięcie zebrania.

ODEZWA ZWIĄZKU IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W SPRAWIE POŻYCZKI NARODOWEJ.

Związek Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. na posiedzeniu w dniu 12 września 1933 r. uznał, iż pomyślne zrealizowanie Pożyczki Narodowej jest najważniejszem zagadnieniem chwili obecnej.

Skarb Rzeczypospolitej zwraca się do obywateli o 120-miljonową pożyczkę. —

Na apel ten w pierwszym rzędzie odpowiedzieć winny koła gospodarcze. Rząd nasz dotychczasową konsekwentną polityką zdołał utrzymać nienaruszony kurs waluty krajowej — tę najważniejszą podstawę produkcji i wymiany. W chwili obecnej, gdy świat cały oczekuje zakończenia okresu ciężkiego przesilenia, wydatne poparcie wysiłków Rządu, zmierzających ku zapewnieniu równowagi budżetu i utrwaleniu kursu waluty, stanowi bezwzględny obowiązek każdej uświadomionej jednostki gospodarczej. —

Związek Izb Przemysłowo-Handlowych R. P., reprezentujący przemysł, handel i finanse, poprze jaknajenergiczniej inicjatywę Rządu na tym nowym etapie walki z kryzysem, aby zgodnym wysiłkiem sfer produkujących i sfer pracowniczych Rzeczypospolitej przy współdziałaniu ze strony czynników publicznych cel, wskazany przez Rząd, został osiągnięty.

Izby przeprowadzą bezpośrednią akcję na rzecz pożyczki na własnych terenach w stosunku do reprezentowanych przedsiębiorstw przy ścisłej współpracy z wolnemi organizacjami gospodarczemi.

ODEZWA DO KUPIECTWA POLSKIEGO W SPRAWIE POŻYCZKI NARODOWEJ.

Równowaga budżetu i stałość waluty — to zasady, których doniosłość docenia przedewszystkiem kupiec. W imię tych zasad Rząd Rzeczypospolitej rozpisał Pożyczkę Narodową.

Nie zabraknie nas przy apelu.

W interesie ogólno-narodowym musimy się zdobyć na jak największy wysiłek, przyłączając się do ogółu społeczeństwa, podejmującego walkę o lepsze jutro Rzeczypospolitej. Musimy się wszyscy znaleźć na liście subskrybentów, tak jak wszyscy w jednakowej mierze zainteresowani jesteśmy w tem, by cele Pożyczki Narodowej zostały osiągnięte.

Niech każdy z nas spełni swój obowiązek obywatelski, by patrjotyczna tradycja kupiectwa polskiego była dochowana.

NACZELNA RADA ZRZESZEŃ KUPIECTWA POLSKIEGO
ZWIĄZEK TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

ODEZWA PRZEMYSŁU POLSKIEGO W SPRAWIE POŻYCZKI NARODOWEJ.

Rząd i Komitet Obywatelski Pożyczki Narodowei oddał w ręce wszystkich obywateli Rzeczypospolitej los pożyczki. Od nas samych zależy więc stopień powodzenia subskrypcji i wynikające stąd konsekwencje.

Celem pożyczki jest zrównoważenie budżetu, a niema już dziś w Polsce człowieka, któryby nie rozumiał, że równowaga budżetu to trwała równowaga waluty, to zabezpieczenie oszczędności już zgromadzonych i podstawa do dalszego budzenia zmysłu oszczędnościowego, tak pomyślnie już rozwijającego się w naszem społeczeństwie. Równowaga budżetu — to spokój społeczny, to warunek przetrwania kryzysu, to kwestja wreszcie naszego znaczenia i kredytu międzynarodowego.

Zrównoważenie budżetu musi więc być osiągnięte i gdyby nie wystarczyły na to wpływy z pożyczki — jedynym sposobem zrównoważenia budżetu stałoby się zwiększenie ciężarów podatkowych i skreślenie wszelkich inwestycyj.

Wobec tej alternatywy niema najmniejszej wątpliwości, że każdy obywatel wybierze pierwszą drogę.

Wskazuje ją i nasze poczucie obywatelskie i osobiste poczucie godności, i rozsądek. Nie widzimy potrzeby budzenia poczucia obywatelskiego — nie wątpimy, że jest ono żywym instynktem, istniejącym

w każdym z nas bez wyjątku. Nie odwołujemy się również do godności osobistej, bo każdy rozumie różnicę pomiędzy wartością moralną aktu dobrowolnego, a nakazanego ustawą. Wyjaśnić więc tylko trzeba, dlaczego subskrybowania pożyczki wymaga od nas rozsądek.

1. Pożyczka nie jest podatkiem, który się płaci bezzwrotnie, lecz oprocentowaną lokatą kapitału i to lokatą zabezpieczoną w złotych w złocie i gwarantowaną całym majątkiem Państwa.

2. Pożyczka ta pozwoli Państwu uniknąć nowych świadczeń podatkowych, jak również nie redukować planowanych robót inwestycyjnych.

3. Obligacje i kupony pożyczki nie będą ulegały zajęciu nawet z tytułu należności publiczno-prawnych i to jest ich zupełnie wyjątkowym przywilejem.

4. Obligacje pożyczki będą przyjmowane jako kaucje, wadja i depozyty, co jest dla przemysłu szczególnie ważne.

5. Obligacje pożyczki oraz dochód z nich będą wolne od wszelkich danin państwowych i samorządowych.

6. Osoby fizyczne i przedsiębiorstwa, posiadające jakiekolwiek należności od Skarbu Państwa, będą miały prawo żądać ich spłaty w obligacjach Pożyczki Narodowej, przyczem posiadanie obligacyj pożyczki z tego tytułu będzie przez Rząd i opinję publiczną traktowane tak samo, jak nabycie pożyczki na odpowiednią sumę za gotówkę.

7. Obligacje pożyczki będą przyjmowane podług ich wartości nominalnej na spłatę podatku od spadków i darowizn. Nabywając pożyczkę, zabezpieczamy więc tem samem naszych spadkobierców przed koniecznością niekorzystnej likwidacji przekazanego im przez nas warsztatu pracy oraz przed jego rozdrobnieniem i zmarnowaniem.

Te wszystkie warunki i przywileje Pożyczki Narodowej stanowią same przez się zachętę do jej nabywania. Lecz przed każdym z nas powstaje pytanie, ile chcemy, możemy i musimy nabyć tej pożyczki.

Musimy nabyć tyle, ażeby ogólna suma zebrana wśród przemysłu odpowiadała jego wadze w naszem gospodarstwie narodowem, odpowiadała naszemu poczuciu godności osobistej, naszym ambicjom i roli, jaką chcemy w życiu państwowem odegrać.

Ustalone w szczegółowych naszych instrukcjach normy subskrybowania pożyczki odpowiadają temu założeniu.

Przed całym przemysłem polskim postawiona została w ten sposób możność wykazania jego spoistości i sprawności organizacyjnej, jego solidarności z całem społeczeństwem i Państwem. Jest to próba, z której zwycięskie wyjście zdecyduje o stanowisku przemysłu w społeczeństwie.

Niema tu miejsca ani czasu do wahań i namysłów. Sami dla siebie tworzymy przymus organizacyjny, ale właśnie dlatego, że nakładamy go na siebie sami, stać się on powinien naszą wolą i najskuteczniejszym impulsem.

Lecz to jeszcze nie wszystko. Musimy ułatwić wzięcie udziału w pożyczce rzeszom urzędniczym, które współpracują z nami w naszych przedsiębiorstwach i organizacjach.

Podwójnie daje, kto szybko daje. Ażeby efekt swój osiągnąć, pożyczka musi być wpłacona szybko. Sześć miesięcy — to jest maksimum możliwego jej rozłożenia na raty. Ale obecne rozmiary uposażeń naszych pracowników nie pozwalają na zbyt duże nadetatowe potrącenia miesięczne. Ażeby więc umożliwić pracownikom udział w pożyczce w rozmiarach, odpowiadających ich pragnieniom i poczuciu obywatelskiemu, musimy im to ułatwić.

Zdajemy sobie sprawę z ciężaru, jaki bierze na siebie życie gospodarcze, zobowiązując się do udziału w Pożyczce Narodowej w uchwalonej przez nas skali. Rozumiemy wszystkie trudności i przeszkody, jakie staną przed warsztatami pracy na drodze wykonania tego obowiązku. Ale jeżeli wyobrazimy sobie tryumf całego narodu w chwili, gdy pożyczka okaże się pokrytą z nadmiarem, jeśli wyobrazimy sobie swój udział w tym tryumfie i radości, — zdobędziemy się na ten wielki wysiłek, wykonamy go nietylko w miarę naszej możności, lecz często nawet ponad naszą możnośćć.

Centralny Związek Przemysłu Polskiego.

INSTRUKCJA W JAKI SPOSÓB I W JAKIEJ WYSOKOŚCI MA SUBSKRYBOWAĆ PRZEMYSŁ POŻYCZKĘ NARODOWĄ.

Zgodnie z jednomyślnie uchwaloną przez przemysł odezwą w sprawie Pożyczki Narodowej, Rada Centralnego Związku Przemysłu Polskiego i zrzeszone organizacje powzięły następujące decyzje:

Dział I.

W sprawie udziału w subskrypcji przedsiębiorstw przemysłowych.

1) Oprzeć subskrypcję na jednolitych, jednakowych dla wszystkich przedsiębiorstw podstawach, zapewniających równomierny i sprawiedliwy udział w pożyczce wszystkich przedsiębiorstw, nie wyłączając oczywiście inicjatywy każdego przedsiębiorstwa przekroczenia tych norm w subskrypcji Pożyczki Narodowej.

2) Uznać za takie podstawy z jednej strony obrót przedsiębiorstwa, który jest wyrazem jego potencji majątkowej, z drugiej — dochód przedsiębiorstwa, jako wyraz jego płynności. W skombinowanym w ten sposób kluczu znajduje swoje właściwe odbicie sytuacja i zdolność płatnicza każdego poszczególnego przedsiębiorstwa, ponieważ czynnik dochodowości koryguje się tu czynnikiem wielkości obrotów i odwrotnie. Każde z przedsiębiorstw może więc być pewne, że w granicach tych norm nie zapłaci ani mniej ani więcej od innych, a wszystko, co uiści więcej, będzie jego większą od innych możności lub większym wysiłkiem w tym kierunku.

3) Normy udziału w subskrypcji ustalić na:

A. Dla osób prawnych (spółki akcyjne, spółki z ograniczoną odpowiedzialnością):

a) 8‰ (osiem od tysiąca) obrotu ustalonego dla wymiaru państwowego podatku przemysłowego za rok 1932;

b) 6% (sześć procent) dochodu podatkowego ustalonego lub (w braku wymiaru) zeznanego na rok 1932, to jest według bilansu za rok 1931, albo w wypadkach łamanego roku operacyjnego — za rok 1930/31.

B. Dla przedsiębiorstw jednoosobowych, spółek firmowych i firmowo-komandytowych:

a) 8‰ (osiem od tysiąca) obrotu ustalonego dla wymiaru państwowego podatku przemysłowego za rok 1932;

b) 6% (sześć procent) dochodu podatkowego właściciela względnie wszystkich współwłaścicieli (wspólników firmowych i komandytowych) osiągniętego z danego przedsiębiorstwa w roku 1931 a ustalonego przy wymiarze podatku dochodowego na rok 1932.

Dział II.

W sprawie udziału w subskrypcji członków władz przedsiębiorstwa.

Członkowie Rad Nadzorczych, Zarządów i Dyrekcyj przedsiębiorstw przemysłowo-handlowych przeznaczają na subskrypcję pożyczki 1/12 część swego rocznego dochodu, a to na następujących podstawach:

A. Od dochodów objętych zeznaniem o dochodzie, złożonem w kwietniu 1933 r. — deklaruje się 1/12 część ogólnej sumy zeznanego dochodu, lecz z wyłączeniem dochodu z tantjem. Deklarację co do tej części subskrypcji składa się bezpośrednio w jednej z instytucyj, przyjmujących subskrypcje, w miejscu zamieszkania deklarującego, na blankiecie, który można będzie dostać w miejscowym urzędzie skarbowym.

B. Od wszelkiego rodzaju dochodów z uposażeń, od kórych potrącany jest przez przedsiębiorstwo podatek dochodowy od uposażeń, oraz od wszelkich tantjem deklaruje się kwotę w wysokości jednomiesięcznego bieżącego uposażenia zwiększoną o 1/12 część wszelkiego rodzaju dodatkowych wynagrodzeń i wszelkiego rodzaju tantjem, obliczonych w stosunku rocznym.

Deklarację co do tej części subskrypcji (punkt B) składa się w każdem przedsiębiorstwie oddzielnie na wspólnej liście z pracownikami danego przedsiębiorstwa.

Dział III.

W sprawie ułatwienia udziału w subskrypcji urzędnikom przedsiębiorstwa.

Urzędnicy przedsiębiorstw i organizacyj gospodarczych z całą pewnością powezmą samorzutnie uchwały co do wysokości swego udziału w Pożyczce Narodowej. Nie wątpimy, że normy te nie będą niższe od norm uchwalonych przez urzędników państwowych i zrzeszenia urzędników prywatnych.

Przedsiębiorstwa winny jednakże spełnić trzy zadania:

Po pierwsze — ułatwić technikę subskrypcji przez stworzenie dwóch list subskrypcyjnych, obejmujących wszystkich urzędników przedsiębiorstwa i zaopatrzonych w osobiste podpisy urzędników. Jedna lista jest wewnętrzna — ustalająca podstawy obliczenia i warunki spłaty pożyczki; druga — urzędowa — do złożenia w instytucji przyjmującej zapisy na pożyczkę. Tę drugą listę winny zapoczątkować podpisy wszystkich członków władz przedsiębiorstwa, pobierających uposażenia lub tantjemy.

Po drugie — po wypełnieniu tej drugiej urzędowej listy dopełnić wszystkich formalności związanych z subskrypcją analogicznie jak to jest w wypadku potrącenia podatku dochodowego od uposażeń urzędników.

Po trzecie — ułatwić urzędnikom dokonanie wpłat na subskrypcję, rozkładając potrącenia z wszelkiego rodzaju uposażeń urzędników na okres dłuższy, niż to jest przewidziane w warunkach subskrypcji.

NORMY MINIMALNE SUBSKRYPCJI POŻYCZKI NARODOWEJ DLA KUPIECTWA.

Na posiedzeniu Prezydjum Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego, odbytem w dniu 12 bm. ustalone zostały następujące normy minimalne subskrypcji Pożyczki Narodowej dla kupiectwa polskiego:

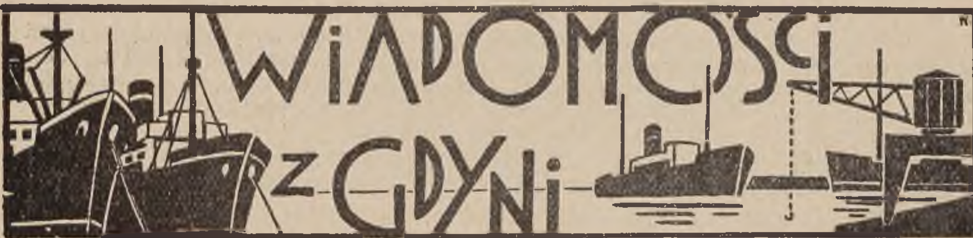
I. kategorja handlowa	4.000 zł.
II. kategorja handlowa w Warszawie i I-ej klasie miejscowości	800 zł.
w II. i III klasie miejscowości	500 zł.
w IV klasie miejscowości	300 zł.
III. kategorja handlowa w Warszawie i I-ej klasie miejscowości	150 zł.
w II i III klasie miejscowości	100 zł.
w IV klasie miejscowości	50 zł.
IV. kategorja handlowa w miarę możności	50 zł.

Dla pośredników handlowych (pośrednicy handlowi. nie utrzymujący biur i wykupujący patenty według części II lit. D. taryfy):

w Warszawie i miejscowościach I-ej klasy	300 zł.
w miejscowościach II klasy	200 zł.
w miejscowościach III i IV klasy	50 zł.

* * *

Normy te nie mogą jednak stanowić mniej, niż 5 proc. rocznego dochodu przedsiębiorstw, wymierzonego na rok 1932.



SYTUACJA GOSPODARCZA W GDYNI, W SIERPNIU BR.

Sytuacja gospodarcza w Gdyni nie doznała naogół poprawy w miesiącu sierpniu br.

W ciągu miesiąca zaprotestowano w Gdyni ogółem 601 sztuk weksli na sumę zł. 187.253,72. W stosunku do poprzedniego miesiąca nastąpiło zmniejszenie protestów ilościowo o 146 sztuk, sumarycznie zaś o zł. 63.484,55.

Tutejsze instytucje bankowe skupiły w sierpniu walut, oraz dewiz na łączną sumę zł 5.743 tys. Stan wkładów oszczędnościowych zmniejszył się w porównaniu do poprzedniego miesiąca.

Żniwa na wybrzeżu były naogół dobre. Ceny za artykuły spożywcze zostały utrzymane. Wypłacalność rolników nie poprawiła się jednak na skutek spadku cen zboża.

Połowy ryb w sierpniu b. r. były mniejsze w porównaniu z ubiegłym miesiącem, lecz prawie jednakowe z połowami sierpniowemi ostatnich dwóch lat. Ogółem złowiono 185.350 kg., wartości zł. 98.244.

Przemysł drzewny był nadal słabo zatrudniony. W budownictwie panował zastój. Obroty w handlu i drobnym przemyśle spożywczym w rejonie nadmorskim utrzymały się na poziomie miesiąca poprzedniego. W pewnych branżach nastąpiło nawet pewne ożywienie w związku z napływem letników. W rzemiośle brak zamówień dawał się nadal odczuwać.

W ciągu miesiąca sierpnia wydano w Gdyni 73 nowych zezwoleń na budowę. Rozpoczęto w miesiącu sprawozdawczym budowę 40 budynków stałych, z czego 39 mieszkalnych i 1 przemysłowy, oraz 33 budynków prowizorycznych z czego 32 mieszkalnych i 1 przemysłowy. Kubatura nowych budowli wynosiła 27.823,40 m^3, izb mieszkalnych razem 314. Zakończono w ciągu miesiąca sierpnia budowę 2 budynków stałych, oraz 2 budynków prowizorycznych. W zakończonych budynkach przybyło 32 izb mieszkalnych.

Stan zatrudnienia wykazał dalszą poprawę. Rejestr Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy w Gdyni wykazywał na dzień 31-go sierpnia b. r. 1.791 bezrobotnych w okręgu gdyńskim i 1.717 w okręgu wejherowskim. W porównaniu z lipcem b. r. nastąpiło dalsze zmniejszenie się bezrobocia o 1.000 osób.

KONSULOWIE HONOROWI R. P. W GDYNI.

W zeszłym tygodniu bawiła w Gdyni wycieczka Konsulów Honorowych R. P. z zagranicy, która zwiedzała miasto i port. Uczestnicy wycieczki złożyli wizytę w Izbie Przemysłowo-Handlowej, gdzie p. radca Juljan Rummel, Przewodniczący Komisji Morskiej i Komunikacyjnej Izby wygłosił odczyt w języku francuskim o znaczeniu portu gdyńskiego dla życia gospodarczego Polski. Izba zapoznała Konsulów Honorowych ze swą służbą informacyjną z zakresu spraw eksportowo-importowych, celnych, morskich, portowych i komunikacyjnych, celem korzystania z niej w przyszłości przez przedstawicieli honorowych R. P. zagranicą.

Po konferencji w Izbie wycieczka przyjmowana była obiadem przez Związek Armatorów Polskich na s/s „Premjer". W czasie obiadu p. Dyrektor Feliks Kollat, Prezes Związku, wygłosił odczyt o stanie, pracy i zadaniach polskiej floty handlowej.

WYCIECZKA KUPCÓW CZECHOSŁOWACKICH W GDYNI.

Dnia 15 i 16 września bawiła w Gdyni wycieczka kupców czechosłowackich, zorganizowana przez organizacje gospodarcze na Morawach za inicjatywą konsulatu R. P. w Morawskiej Ostrawie. Wycieczce przewodniczył p. Poseł Ostry.

Dnia 15 bm. Izba Przemysłowo-Handlowa wspólnie z Komisarjatem Rządu, Urzędem Morskim, oraz organizacjami gospodarczemi podejmowała gości obiadem w „Hotelu Centralnym". Podczas obiadu przemawiali: p. Dr. W. Smoleń, Wiceprezes Izby Przem.- Handlowej, p. poseł Ostry, oraz p. Borkowski, Naczelnik Wydziału Urzędu Morskiego. Po przyjęciu p. Dr. B. Kasprowicz, Dyrektor Rady Interesantów Portu wygłosił odczyt p. t.: „Gdynia, jako port Czechosłowacji". Analizując możliwości torowania sobie drogi do morza przez 3 państwa sąsiednie: Niemcy, Polskę, czy Włochy, wskazywał prelegent trudności, jakie znajduje Czechosłowacja w wykorzystaniu swych praw w portach niemieckich: Hamburgu i Szczecinie, zagwarantowanych jej traktatem wersalskim. Nietylko możliwości szykan ze strony Niemiec nakazują Czechosłowacji szukanie oparcia o port w Gdyni, przyczem wskazał prelegent bojkot żeglugi czechosłowackiej na Łabie przez czynniki niemieckie, lecz co ważniejsze — to kontrola czechosłowackiego życia gospodarczego przez konkurentów niemieckich, wiadomo bowiem, że znakomicie rozbudowany przemysł czechosłowacki jest coraz bardziej solą w oku konkurencyjnego przemysłu niemieckiego. Jeżeli chodzi o możliwości wykorzystania portu tryesteńskiego, to mimo krótszej odległości, jaka dzieli ten port od Czech zachodnich, to nie równoważy ona niedogodności, jakie tworzy brak bezpośredniego stykania się granic i podwój-

na kontrola 2 organizmów społeczno-gospodarczych, mających rozwinięte te same gałęzie wytwórczości, co Czechosłowacja. Dlatego też stwarza port w Gdyni dla czechosłowackiego obrotu granicznego najbardziej atrakcyjny punkt oparcia dla ekspansji narodowego czechosłowackiego przemysłu, a brak rywalizacji bezwzględnej i chęci kontroli polskich czynników społeczno-gospodarczych gwarantuje Czechosłowacji i Gdyni najbardziej nieskrępowany dostęp do morza. Gdynia, która jest dzisiaj portem Europy Środkowej, stała się również portem słowiańskim na Bałtyku.

Dnia 16 bm. odbyła się w Izbie Przemysłowo-Handlowej konferencja pod przewodnictwem p. Wiceprezesa Izby Dr. W. Smolenia, podczas której informowano kupców czechosłowackich o możliwościach pracy i tranzytu przez Gdynię. Urzędnicy Izby udzielili członkom wycieczki cały szereg informacyj o życiu gospodarczem portu i jego możliwościach. W wyniku konferencji stworzono ścisły komitet współpracy polsko-czechosłowackiej, celem wykorzystania portu gdyńskiego, przyczem do komitetu tego weszli reprezentanci handlu ze strony polskiej i czechosłowackiej. Kierownictwo Komitetu na terenie czechosłowackim objął p. poseł Ostry, a na terenie Gdyni p. Dr. Władysław Smoleń.

Po konferencji wycieczka udała się na zwiedzenie portu, oraz zakładów przemysłowych pod przewodnictwem urzędnika Izby. Zwiedzono magazyny portowe, dojrzewalnie bananów, chłodnię portową, łuszczarnię ryżu, olejarnię, oraz halę i chłodnię rybną. Kupcy czechosłowaccy okazywali duże zainteresowanie dla możliwości pracy przez port gdyński, którego rozbudowa oraz wspaniałe urządzenia magazynowe, przeładunkowe i przemysłowe wzbudziły w nich prawdziwy podziw.

O godz. 15-tej podejmowano gości obiadem, podczas którego przemawiali p. Tadeusz Marchlewski, Wiceprezes Izby, oraz Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, witając wycieczkę w imieniu kupiectwa pomorskiego, p. radca J. Rummel, p. poseł Ostry, p. Dr. W. Smoleń, p. H. Krupski, Dyrektor Izby, oraz p. Gregor sekretarz Gremjum Handlowego w Morawskiej Ostrawie.

Pobyt w Gdyni omawianej wycieczki kupców i przemysłowców czechosłowackich spowodował nawiązanie całego szeregu bezpośrednich kontaktów handlowych i przyczyni się niewątpliwie w dużej mierze do dalszego zaciśnienia współpracy gospodarczej polsko-czechosłowackiej na terenie portu gdyńskiego.

Wiadomości morskie

ROZBUDOWA CHŁODNI PORTOWEJ W GDYNI.

Dążąc do usprawnienia wywozu zagranicę produktów hodowlanych. które, jak wiadomo, są towarami szybkopsującemi się, Rząd przed paru laty polecił Państwowemu Bankowi Rolnemu wybudowanie Chłodni Portowej w Gdyni. Od czasu jej uruchomienia, co nastąpiło na wiosnę 1930 r., Chłodnia wykazuje stały wzrastający rozwój w obrotach szybkopsującemi się produktami spożywczemi — zarówno w eksporcie, imporcie, jak i tranzycie. Tak więc w 1931 r.

Chłodnia przyjęła 4 554 t towarów, w 1932 r. — 9 300 t, a w I półroczu br. — 12 000 t towarów, poczem Chłodnia musiała zaprzestać przyjmowania dalszych ładunków, zwłaszcza jaj, wobec kompletnego zapełnienia swych komór.

Dzięki istnieniu Chłodni w Gdyni umożliwiona została regularna komunikacja okrętowa pomiędzy Gdynią a wielką ilością portów zagranicznych. Rozwój jej działalności dowodzi potrzeby gospodarczej tej placówki, brak zaś pomieszczeń dla towarów, nietylko idących tranzytem, lecz i dla towarów krajowych, wywołał potrzebę rozbudowy Chłodni. Rozbudowa ta jest tem łatwiejsza, że Chłodnia pierwotnie była zaprojektowana jako 5-piętrowa, a wykonana jako 3-piętrowa. Zarówno fundamenty i słupy, jak instalacja chłodnicza maszynowni oraz ilość wind zostały przewidziane i wykonane jak dla budynku 5-piętrowego. W tych warunkach, przy nadbudowie 2 pięter, co pociąga za sobą stosunkowo nieznaczne koszty, można znacznie powiększyć pojemność Chłodni. Jej rozbudowa stworzy jednocześnie warunki dla wzmocnienia jej stanu finansowego, bowiem wpływy za składowanie towarów mogą być powiększone przy prawie niezwiększonych kosztach prowadzenia Chłodni.

Opierając się na powyższych przesłankach, Rząd zdecydował rozbudowę Chłodni Portowej w Gdyni, powierzając odnośną czynność Państw. Bankowi Rolnemu. Rozbudowa już się zaczęła, przyczem przewidziane jest, że powiększona Chłodnia będzie oddana do użytku już wiosną roku przyszłego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE

Pewien agent handlowy w Łodzi, przedstawiciel firmy amerykańskiej eksportu lintersów, znający dokładnie stosunki handlowe i potrzeby przymysłu łódzkiego, poszukuje reprezentacji poważnych domów importowych w Gdyni.

ODPŁYNIĘCIE STATKU „DAR POMORZA“ W PODRÓŻ SZKOLNĄ.

W dniu 17 września rb. o godz. 11 m. 15 odbyło się pożegnanie statku szkolnego „Dar Pomorza“, udającego się w półroczną podróż szkolną. Z tej okazji odbyła się na mającym wyruszyć w podróż statku, uroczysta Msza św., odprawiona przez kapelana tegoż statku ks. Rzóskę. W nabożeństwie tem wzięli udział Minister Pełnom. R. P. w Gdańsku p. Papée, imieniem Min. Przem. i Handlu Dyrektor Departamentu Morskiego wz. F. Rostkowski oraz rodzice, krewni i znajomi wychowanków Państwowej Szkoły Morskiej. Po Mszy św. do kandydatów na przyszłych oficerów marynarki handlowej wygłosił dłuższe przemówienie p. F. Rostkowski, życząc wyjeżdżającym owocnej pracy, a zarazem podkreślając znaczenie pływania jako też zawodu, który sobie obrali.

Minister Papée wpisał się do księgi pamiątkowej statku i pożegnał się z odpływającymi, poczem nastąpiło pożegnanie wychowanków przez Dyrektora P. S. M. p. A. Mohuczego oraz wszystkich zebranych i opuszczenie pokładu statku.

Z powodu niepomyślnego wiatru statek odpłynął dopiero o godz. 18-tej, udając się w zakreśloną podróż, w której przewidziane są dwa etapy: Paragua w Brazylji i Capetown w Południ. Afryce, koło Przylądka Dobrej Nadziei.

Powrót statku przewidziany jest około 15 kwietnia 1934 r.

EGZAMINY DYPLOMOWE W PAŃSTWOWEJ SZKOLE MORSKIEJ.

W okresie między 6—11 września br. odbyły się w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni egzaminy dyplomowe. Do egzaminu przystąpiło 36 kandydatów, z czego zdało egzamin i otrzymało dyplom na wydziale mechanicznym 13 uczniów i 2 eksternistów i na wydziale nawigacyjnym 15 uczniów i 4 eksternistów. Nazwiska ich są następujące: z wydziału mechanicznego: Bagniewski Jerzy, Bankier Ka-

zimierz, Biazgalski Bolesław, Daniec Feliks, Garstka Zdzisław, Górski Antoni, Groński Władysław, Kukla Jerzy, Krzyża Romuald, Mizgalski Jan, Orzechowski Tomasz Paulo Stanisław, Sperski Eugenjusz, Stępkowski Tadeusz, Wyględacz Brunon; i z wydziału nawigacyjnego: Abramowicz Bronisław, Bombczyński Bolesław, Chojnacki Władysław, Chudzicki Antoni, Czapski Rafał, Dumania Tadeusz, Dąbkowski Józef, Górski Witold, Kucharski Bolesław, Majewski Leopold, Nierojewski Jerzy, Obtułowski Jędrzej, Popielski Stanisław, Ruszczyński Edmund, Szymański Juljan, Stachowski Jan, Śledź Olgierd, Werner Stefan i Żelazowski Romuald.

Z POBYTU SŁOWACKICH DZIENNIKARZY W GDYNI.

W dniu 5 września rb. bawiło w Gdyni 9 dziennikarzy słowackich pod przewodnictwem prezesa Syndykatu Dziennikarzy w Bratyslawie p. Karola Huszka. Po przyjeździe do Gdyni dziennikarze ci w towarzystwie reprezentanta M. S. Z. p. G. Hoeptinga i członków Pomorskiego Syndykatu Dziennikarzy zostali przyjęci przez zastępcę dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. A. Garnuszewskiego, który w imieniu nieobecnego dyrektora Urzędu Morskiego powitał gości. W odpowiedzi prezes Syndykatu p. K. Huszek wręczył p. inż. A. Garnuszewskiemu w imieniu miasta Bratislawy „złotą księgę miasta Bratislawy" wraz z historją tegoż miasta i medalem pamiątkowym. Za uznanie dla portu gdyńskiego p. inż. A. Garnuszewski podziękował w serdecznych słowach, wznosząc okrzyk na cześć Republiki Czechosłowackiej.

Następnie w sali konferencyjnej Urzedu Morskiego wygłosił krótki referat o porcie i jego urządzeniach p. mgr. B. Koselnik, poczem nastąpiło zwiedzenie portu holownikiem. Po zwiedzeniu portu goście udali się do Komisarjatu Rządu, aby taki sam dar miasta Bratislawy wręczyć Komisarzowi Rządu m. Gdyni, p. mgr. Fr. Sokołowi.

W godzinach południowych odbyła się wycieczka na Hel, a wieczorem w restauracji „Seidla" nastąpiło przyjęcie przez Pomorski Syndykat Dziennikarzy.

ROZSTRZYGNIECIE DYREKTORA URZEDU MORSKIEGO W SPRAWIE NIEPOROZUMIENIA MIEDZY ZWIĄZKIEM ZAWODOWYM TRANSPORTOWCÓW R. P., A ZWIĄZKIEM ARMATORÓW.

Wskutek zaistnienia nowego nieporozumienia między Związkiem Zawodowym Transportowców R. P., a Związkiem Armatorów na tle rozbieżnej interpretacji postanowień umowy zbiorowej z dnia 14 grudnia 1932 r., Dyrektor Urzędu Morskiego wydał w dniu 8 września br. rozstrzygnięcie na podstawie § 40 cytowanej wyżej umowy dotyczące: 1) zawierania umowy z załogą na jedną tylko podróż i 2) swobody armatora względnie kapitana w doborze załogi pod względem kwalifikacyj osobistych.

Od rozstrzygnięcia tego przysługuje stronom odwołanie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w terminie 30-dniowym, jednak ewentualne odwołanie nie wstrzymuje natychmiastowego wejścia w życie powyższego rozstrzygnięcia.

Wyżej wspomniana decyzja Dyrektora Urzędu Morskiego została doręczona stronom w dniu 8 września br. o godz. 12.

BELGIJSKI STATEK SZKOLNY „MERCATOR" W GDYNI.

W piątek, dnia 8 września br. przyjechał z Tallina do portu gdyńskiego statek szkolny belgijskiej marynarki handlowej „Mercator", który odbywał ćwiczebną podróż po Bałtyku wraz z 60 kadetami. Na spotkanie wyjechał w zastępstwie kapitana portu p. kpt. żegl. wielk. Górski. Statek został przycumowany do nabrz. Wilsonowskiego w basenie Prezydenta, obok statku szkolnego „Dar Pomorza" na znak przyjaźni, jaka łączy te dwa statki jeszcze ze wspólnego pobytu ich na Martynice, w czasie rejsu szkolnego w roku 1932.

W dniu 9 września komendant statku p. R. Van de Sande wraz z konsulem generalnym Królestwa Belgji w Gdańsku p. M. Valcke złożyli oficjalne wizyty Komisarzowi Rządu p. mgr. Fr. Sokołowi, zastępcy dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. A. Garnuszewskiemu oraz zastępcy kapitana portu.

W tymże dniu o godz. 15-tej nastapiło oddanie wizyty na ss. „Mercator" przez Komisarza Rządu w towarzystwie wicekomisarza Rządu p. inż. Szaniawskiego i se-

kretarza p. Z. Mroczkiewicza, zastępcę dyrektora Urzędu Morskiego i kapitana żegl. wielk. p. Górskiego w zastępstwie kapitana portu

Wieczorem tegoż dnia Państwowa Szkoła Morska w Gdyni podejmowała podwieczorkiem w salach szkoły oficerów i kadetów statku „Mercator".

Dnia 11 września w godzinach przedpołudniowych ss. „Mercator" wyjechał z portu gdyńskiego, zdążając na zakończenie podróży do portu macierzystego Antwerpji.

BELGIJSKA WYSTAWA WZORÓW W GDYNI.

Dnia 15 września przybył do Gdyni statek „Leopoldville", z wystawą produktów przemysłu belgijskiego.

Na wystawie tej reprezentowanych jest szereg poważnych firm belgijskich, których wyroby mogą zainteresować nasz rynek.

Spis firm oraz towarów wystawionych można przeglądać w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Chcąc ułatwić kupiectwu zwiedzenie wystawy na możliwie przystępnych warunkach, Izba Handlowa Polsko-Belgijska w porozumieniu z P. B. P. „ORBIS" zorganizowała przejazdy grupowe do Gdyni z następujących miast: Warszawa, Poznań, Katowice, Kraków, Łódź.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

s. s. „Laimdota" oczekiwany dnia 21 bm. po ładunek węgla do Rygi

s. s. „Lattava" oczekiwany dnia 21 bm. po ładunek węgla do Libawy,

s. s. „Sylvia" oczekiwany dnia 21 bm. po ładunek węgla do Szwecji,

s. s. „Scandinavie" oczekiwany dnia 22 bm. z ładunkiem złomu i drobnicy z Antwerpji,

s. s. „Franz" oczekiwany dnia 23 bm. po ładunek węgla do Danji,

m. s. „Gotland" oczekiwany dnia 23 bm. po ładunek drobnicy do Portów Bliskiego Wschodu,

m. s. „Toledo" oczekiwany dnia 25 bm. z ładunkiem bawełny i drobnicy z Portów Zatoki Meksykańskiej,

s. s. „Biri" oczekiwany dnia 22 bm. po ładunek drobnicy do Skien, Moss i Oslo,

s. s. „Iwan" oczekiwany dnia 25 bm. z ładunkiem drobnicy z Göteborga,

s. s. „Kjell" oczekiwany dnia 25 bm. po ładunek węgla do Norwegji,

s. s. „Scandinavia" oczekiwany dnia 29 bm. z ładunkiem owoców południowych z Sycylji,

s. s. „Akershus" oczekiwany dnia 29. bm. z ładunk. drobnicy z Oslo,

s. s. „Neapel" oczekiwany dnia 30 bm. po ładunek drobnicy do Portów Morza Śródziemnego,

m. s. „Tampa" oczekiwany dnia 4 października z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,

s. s. „Bore IX" oczekiwany dn. 4 października z ładunkiem drobnicy z Buenos Aires, Rio de Janeiro i Victoria,

m. s. „Hammaren" oczekiwany dnia 5 października z ładunkiem drobnicy z Portów Południowej i Zachodniej Afryki,

m. s. „Erland" oczekiwany dnia 6 października po ładunek drobnicy do Portów Bliskiego Wschodu,
s. s. „Ursa" oczekiwany dnia 7 października z ładunkiem drobnicy z Norwegji,
m. s. „Svaneholm" oczekiwany dnia 9 października z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,
s. s. „Ivernia" oczekiwany dnia 10 października z ładunkiem owoców południowych z Sycylji,
m. s. „Blaland" oczekiwany dnia 11 października z ładunkiem drobnicy i bawełny z Portów Bliskiego Wschodu,
s. s. „Borgholm" oczekiwany dnia 12 października z ładunkiem poczty i drobnicy z Kalmaru,
s. s. „Melilla" oczekiwany dnia 15 października po ładunek drobnicy dla Portów Hiszpanji Północnej, Portugalji i Marokkańskich,
m. s. „Lagaholm" oczekiwany dnia 19 października z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej,
s. s. „Bothnia" oczekiwany dnia 25 października z ładunkiem owoców południowych z Sycylji,
s. s. „Caledonia" oczekiwany dnia 25 października po ładunek drobnicy dla Portów Morza Śródziemnego.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallin	Kotka	Helsingfors
Poseidon	26. 9.	30. 9.	4. 10.	—	7. 10.
Cieszyn	3. 10.	7. 10.	11. 10.	13. 10.	14. 10.
Poseidon	10. 10.	14. 10.	18. 10.	20. 10.	21. 10.
Śląsk	17. 10.	21. 10.	25. 10.	28. 10.	28. 10.
Poseidon	24. 10.	28. 10.	1. 11.	3. 11.	4. 11.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 9.
s/s Tiber — z Gdyni 25. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur — z Gdyni 25. 9.
s/s Minos — z Gdyni 2. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 9. — z Gdańska 29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji. Wysp Faroer New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 25. 9.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 28. 9. — z Gdyni 29. 9.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 6. 10. — z Gdyni 7. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów. Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 2. 10.
s/s Little Evy — z Gdyni 10. 10.
s/s Little Evy — z Gdyni 19. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Hinrich — z Gdyni 26. 9. — z Gdańska 30. 9.
s/s Brahe — z Gdyni 30. 9. — z Gdańska 3. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich. angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Mercur — z Gdańska 30. 9.
s/s Minos — z Gdańska 7. 10.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Pluto — z Gdyni 24. 9. — z Gdańska 26. 9.

Statek odchodzi z Gdyni w każdą niedzielę, z Gdańska w każdy wtorek. — Sailing from Gdynia every Sunday, from Danzig every Tuesday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.
Notice: Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 26. 9. — z Gdańska 29. 9.
s/s Śląsk — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 6. 10.
s/s Chorzów — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 13. 10.
s/s Cieszyn — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 25. 9. — z Gdańska 27. 9.
s/s Pylades — z Gdyni 28. 9. — z Gdańska 30. 9.
s/s Orest — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 4. 10.
s/s Condor — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska 7. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 26. 9. — z Gdańska 29. 9.
s/s Śląsk — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 6. 10.
s/s Tczew — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 13. 10.
s/s Cieszyn — z Gdyni 17. 10. — z Gdańska 20. 10.
s/s Tczew — z Gdyni 24. 10. — z Gdańska 27. 10.
Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek — z Gdańska w każdy piątek

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 25. 9. — z Gdańska 27. 9.
s/s Condor — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska 7. 10.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Majorca — z Gdyni 30. 9.

Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji Anglji Północnej i Irlandji.
Notice: Through B/L to all ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 27. 9. — z Gdyni 28. 9.
s/s Premjer — z Gdańska 11. 10. — z Gdyni 12. 10.
s/s Premjer — z Gdańska 24. 10. — z Gdyni 26. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 3. 10. — z Gdyni 5. 10.
s/s Baltonia — z Gdańska 17. 10. — z Gdyni 19. 10.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 27. 9. — z Gdyni 28. 9.
s/s Lwów — z Gdańska 4. 10. — z Gdyni 5. 10.
s/s Lublin — z Gdańska 11. 10. — z Gdyni 12. 10.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 25. 9.

Do portów sycylijskich — Catania — Messina — Palermo (Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Irsa — z Gdyni 3. 10.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Irsa — z Gdyni 3. 10.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdyni 14.—15. 10. — z Gdańska 14.—15. 10.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Erland — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 3. 10.
m/s Blaland — z Gdyni 11. 10. — z Gdańska 12. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanpenn — z Gdyni 5. 10.
s/s Scanyork — z Gdyni 25. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 19. 10.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires — Montevideo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — z Gdańska — w końcu września — End of September

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Lima — z Gdyni 25. 9.

Do Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London — Lourenco Marques — Durban.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Kaaparen — z Gdyni ca. 15. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice - Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa — 28. 9.	s/s Scanpenn — 28. 9.
s/s Sagaporack — 13. 10.	s/s Sagaporack — 3. 10.
s/s Scanpenn — 27. 10.	s/s Scanstates — 7. 10.
	s/s Minnequa — 12. 10.
	s/s Sagaporack — 27. 10.
	s/s Scanpenn — 11. 11.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s Scanpenn — 28. 9.
s/s Sagaporack — 3. 10.
s/s Scanstates — 7. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Śląsk	27. 9.	29. 9.	30. 9.
Poseidon	4. 10.	—	7. 10.
Cieszyn	11. 10.	13. 10.	14. 10.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Brahe	27. 9.	30. 9.	3. 10.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 30. 9.
z Rotterdamu s/s Chorzów 7. 10.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 14. 10.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 21. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
Butt	19. 9.	25. 9.	27. 9.
Pylades	23. 9.	28. 9.	30. 9.
Orest	26. 9.	2. 10.	4. 10.
Condor	30. 9.	5. 10.	7. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Cieszyn 27. 9.
z Antwerpji — s/s Tczew 6. 10.
z Antwerpji — s/s Śląsk 11. 10.
z Antwerpji — s/s Tczew 20. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Antwerpja	Rotterdam	Gdynia
Condor	28. 9.	30. 9.	5. 10.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Brema	Gdynia	Gdańsk
Minos	28. 9.	2. 10.	7. 10.

Ryga (Riga) — Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Ryga	Gdańsk
Mercur	27. 9.	30. 9.
Minos	4. 10.	7. 10.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer	5. 10.	8. 10.	11. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia	28. 9.	2. 10.	2. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lwów	28. 9.	1. 10.	4. 10.
Lublin	5. 10.	8. 10.	11. 10.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	z — from Bordeaux—La Pallice		z — from Le Havre—Dunkirk
s/s Skjold	— około (about) 25/26. 9.	—	około (about) 30. 9. — 2. 10.
s/s Seine	— około (about) 16/17. 10.	—	około (about) 21/23. 10.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Genua	Livorno	Neapol	Catania	Messina	Palermo
Caledonia	18. 9.	20. 9.	22. 9.	5. 10.	6. 10.	7. 10.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Candia	Walencia	Alicante	Almeria	Malaga
s/s Caledonia	—	2. 10.	3. 10.	4. 10.	5. 10.	6. 10.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bourgas	Anatolja	Istambul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksandrja	Gdynia
m/s Blaland	3. 9.	—	—	4. 9.	—	16. 9.	18. 9.	19. 9.	10. 9.	12. 10.
m/s Vikingland	—	16. 9.	22. 9.	25. 9.	—	2. 10.	3. 10.	4. 10.	—	20. 10.
m/s Hemland	—	—	—	—	—	10. 10.	—	23. 10.	—	7. 10.
m/s Roland	—	7. 10.	15. 10.	18. 10.	22. 10.	—	—	—	—	—
s/s Nordland	—	5. 10.	—	9. 10.	—	—	—	—	20. 10.	18. 11.

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Svaneholm	23. 9.	30. 9.	—	28. 10.
m/s Tortugas	28. 9.	5. 10.	—	27. 10.
m/s Stureholm	8. 10.	15. 10.	21. 10.	15. 11.
m/s Tugela	21. 10.	31. 10.	—	30. 11.
m/s Troleholm	28. 10.	5. 11.	—	28. 11.
m/s Toronto	8. 11.	15. 11.	21. 11.	10. 12.

Casablanca — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — wychodzi z Casablanca 20./25. 9. — przyjazd do Gdyni ca 12./15. 10.

Buenos Aires — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX ład. w Buenos Aires w II. poł. sierpnia, przyjazd Gdynia/Gdańsk 2. 10.
s/s Navigator ład. w Buenos Aires w końcu sierpnia/początku wrześnie — przyjazd Gdynia/Gdańsk 18. 10
s/s Bore VIII dałuje w Buenos Aires w końcu września/początku października — przyjazd Gdynia/Gdańsk 10. 11.
s/s Orient ładuje w Buenos Aires w pierwszej połowie października.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY z Rio de Janeiro, Victoria i Santos do Gdyni/Gdańska:

	Termin wyjścia			
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Bore IX	ca. 31. 8.	2. 9.	4. 9.	2. 10.
par. Navigator	15. 9.	17. 9.	20. 9.	18. 10.
par. Bore VIII	6. 10.	9. 10.	10. 10.	10. 11.
par. Orient	20. 10.	24. 10.	25. 10.	24. 11.



NOWA UMOWA MIĘDZY LLOYDEM I HAPAGIEM.

W związku z zupełną reorganizacją i zmianami personalnemi w towarzystwach okrętowych „Norddeutscher Lloyd" i „Hamburg Amerika Line", doszło do nowego porozumienia między temi dwoma towarzystwami odnośnie współpracy w żegludze na północnym Atlantyku. W tym celu stworzono nową organizację pod nazwą „Nord Atlantik Gemeinschaft — Hapag—Lloyd—Union". Zadaniem tej nowej organizacji będzie utrzymywanie komunikacji okrętowej między portami europejskiemi a portami Kanady, Wschodniego wybrzeża Stanów Zjednoczonych oraz Zatoki Meksykańskiej. Dyrekcja tej organizacji mieścić się będzie przez pierwsze dwa lata w Bremie, przez następne zaś dwa lata w Hamburgu.

SPRAWA OPŁAT PORTOWYCH W ANTWERPJI.

Armatorzy zainteresowani portem antwerpijskim, zwrócili się do administracji portu z prośbą o obniżkę opłat portowych. Chodzi tu głównie o opłaty dla statków, zawijających regularnie do Antwerpji, a zabierających względnie przywożących jedynie drobne partje towarów.

SPRAWA BELGIJSKICH HIPOTEK OKRĘTOWYCH W BANKACH HOLENDERSKICH.

W pierwszych dniach września br. banki holenderskie, mające hipoteki na statkach belgijskich, przesłały towarzystwom belgijskim wezwania do natychmiastowego spłacenia zalegających hipotek.

W związku z powyższem towarzystwa zainteresowane zwróciły się do rządu belgijskiego z prośbą o udzielenie im potrzebnych kredytów względnie subwencji.

Należy nadmienić, że belgijskie przedsiębiorstwa żeglugowe znajdują się obecnie w bardzo trudnem położeniu, tak, że około 40% całej floty belgijskiej jest unieruchomionych.

UMOWA ŻEGLUGOWA MIĘDZY RZĄDEM ZWIĄZKOWYM CAPE TOWN I WŁOSKIEMI TOWARZYSTWAMI OKRĘTOWEMI.

W ostatnich dniach Rząd Związkowy Cape Town podpisał umowę z włoskiemi towarzystwami okrętowemi: „Navigazione Libera-Triestina“ oraz „Italia“ odnośnie utrzymywania regularnej komunikacji okrętowej między portami Afryki Południowej, a portami wschodniego i zachodniego wybrzeża Afryki z jednej strony, a Marsylją i Genua z drugiej strony. Włoskie towarzystwa otrzymały od Rządu Związkowego w celu utrzymania wymienionej komunikacji subsydjum w wysokości 150.000 funtów szterl. rocznie. Umowę podpisano na przeciąg 5 lat, począwszy od 1 marca 1934 r. Ponadto Rząd włoski zobowiązał się wypłacać co roku zainteresowanym towarzystwom włoskim subwencję w wysokości 300.000 funtów szterl.

Staki obsługujące wymienione linje winny być zaopatrzone w urządzenia chłodnicze. Rząd Związkowy spodziewa się, że przez otwarcie tych linij okrętowych, wzmoże się przedewszystkiem eksport z Afryki Południowej do Egiptu, Konga, Algieru, Kenyja oraz Sierra Leone. Statki będą odjeżdżały z Marsylji i Genui w kierunku portów afrykańskich raz na 4 tygodnie.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

IMPORT FRANCUSKI.

Dnia 1 października br. Francja zmienia dotychczasowy system kontyngentowania importu towarów.

Nowy system będzie polegał na tem, że tylko 25 proc. ogółu towarów, których import do Francji jest ograniczony kontyngentami, będzie rozdzielane na poszczególne państwa według systemu dotychczasowego. System dotychczasowy podziału kontyngentów polegał na stosowaniu klucza rozdziału, zgodnie z importem towarów w latach poprzednich oraz obowiązującą przy podziale kontyngentów klauzulą największego uprzywilejowania. Reszta, t. zn. 75 proc. towarów, których przywóz jest skontyngentowany, rozdzielona będzie na przyszłość na poszczególne państwa, według zasady wzajemności, t. zn. na zasadzie wzajemnych koncesyj w dziedzinie importu pomiędzy Francją a poszczególnemi państwami — jej dostawcami.

Ten system nie jest u nas nowością, gdyż Polska od chwili konieczności ograniczenia importu zapomocą kontyngentów system ten stosowała, wychodząc z założenia, że samo istnienie kontyngentów, a więc ograniczenie w wolnym obrocie handlowym między krajami jest sprzeczne z zasadą wolności handlowej, a tem samem z zasadą klauzuli największego uprzywilejowania. Dzięki temu właśnie system kontyngentowy Polski był bardziej elastyczny i bardziej odpowiedni dla trudnych warunków wymiany towarowej podczas kryzysu.

Uchwała powzięta przez rząd francuski w sprawie zmiany systemu kontyngentowania importu, była przygotowana od roku. Zmieniając system kontyngentowy, zmienia ona w znacznym stopniu całą politykę gospodarczą Francji, gdyż kontyngenty, dziś stosowane w tak rozległym stopniu, odgrywają jeśli nie ważniejszą, to równą rolę w polityce gospodarczej każdego państwa z taryfami celnemi.

Obecnie rząd francuski, mając do dyspozycji 75 proc. wszystkich kontyngentów, jako materjał negocjacyjny, będzie w stanie zmniejszyć deficyt swego bilansu handlowego przez odpowiedni podział kontyngentów importowych między państwa, interesujące dla Francji pod względem jej eksportu.

Jeżeli chodzi o stosunki polsko-francuskiej wymiany towarowej, pomimo, że wskutek kryzysu nie są one zbyt aktywne, zmiana obecna w systemie kontyngentowym we Francji może wpłynąć dodatnio na ich ożywienie.

Mając obecnie całkowitą prawie wolność w podziale swych kontyngentów importowych pomiędzy poszczególne państwa, rząd francuski niewątpliwie będzie więcej zainteresowany w ożywieniu stosunków gospodarczych z krajami, które swój system monetarny, podobnie jak Francja, opierają na walucie złotej, a wskutek tego nie stwarzają przeszkód w imporcie towarów francuskich. Z drugiej strony Polska zawsze będzie mogła znaleźć artykuły, które, wzamian za powiększenie przez Francję wywozu polskiego, zakupi we Francji.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH W II. KWARTALE 1933 ROKU.

P. K. P. przewiozły w ciągu II-go kwartału br. ogółem 10.184.582 ton towarów, co w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku przedstawia spadek przewozów o 761.585 ton czyli o 7%.

Pod względem kierunkowym przewozy P. K. P. przedstawiały się następująco (w tonach):

	II. kwartał 1933		II. kwartał 1932	
Przewozy handlowe zwyczajne	*8.491.700*		*9.055.985*	
w tem:				
nadanie w kom. wewnętrznej	4.769.829	— 56,1%	4.971.596	— 54,9%
nadanie do portu w Gdyni	1.143.066	— 13,5%	1.123.743	— 12,4%
nadanie do portów gdańskich	983.112	— 11,6%	1.087.318	— 12,0%
nadanie zagranicę	524.256	— 6,2%	847.331	— 9,4%
przyjęcie z portu Gdyni	148.988	— 1,7%	47.346	— 0,5%
przyjęcie z portów gdańskich	42.115	— 0,5%	55.751	— 0,6%
przyjęcie z zagranicy	116.578	— 1,4%	109.625	— 1,2%
tranzyt przez Polskę	763.756	— 9,0%	813.275	— 9,0%
Przewozy handlowe pospieszne	122.048		130.030	
Inne przewozy	1.570.834		1.760.152	
Ogólne przewozy	10.184.582		10.946.167	

W przewozach za drugi kwartał br. uwydatnia się w porównaniu z ubiegłym rokiem, wzrost przewozów do Gdyni oraz szczególnie silny wzrost przewozów z Gdyni, co pozostaje w związku z ożywioną pracą portu w roku bieżącym, szczególnie w przeładunkach importo-

wych. Przewozy do i z Gdyni wynosiły 12,8% ogólnych przewozów P. K. P. oraz 15,2% przewozów handlowych zwyczajnych.

ZMIANY TARYF KOLEJOWYCH TOWAROWYCH.

Z dniem 8 września br. wprowadzono następujące zmiany w taryfie towarowej Dziennikiem Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 6, z września br., który pocztą otrzymali abonenci dopiero 11 września br., zatem w trzy dni po wejściu tych zarządzeń w życie.

W taryfie Część I B w Klasyfikacji towarów owoce i jagody dotychczasowych poz. 44 i 45 Kt, inaczej podzielono z wymienieniem porzeczek między nowe poz. 44, 45 i 46.

Do poz. 220 kamienie zaliczono komdrobit.

Poz. 513 b) Chlorek cynku stały (topiony krystaliczny) uzupełniono dodatkiem „i w proszku".

Do poz. 644 Sole potasowe naturalne dodano kalimag.

W poz. 777 Liny, powrozy, postronki, sznurki, szpagat, sieci z lnu, konopi lub juty dodano „włókien kokosowych".

W poz. 975 *Wyroby koszykarskie* i plecione z materjałów roślinnych krajowych zmienia się określenie „krajowych" na „rosnących w strefie umiarkowanej", W poz. 976 zmienia się określenie „zagranicznych" na „nierosnących w umiarkowanej strefie klimatycznej".

Opłatę za przewóz przesyłek między stacją Sandomierz a ładownią Sandomierz Port zmniejszono na wagony mniejszej ładowności jak 30 t, z 10 zł na 5 zł, a wagony 30 t i wyżej z 20 zł na 10 zł.

Do przesyłek zaliczonych do klasy taryfowej na przesyłki pośpieszne ulgowe zaliczono:

W taryfie towarowej Część II Zeszyt 1b dostosowano układ taryfy wyjątkowej B7 do zmiany nomenklatury poz. 44, 45 i 46 Kt, przyczem gruszki, jabłka i śliwki świeże w innem opakowaniu jak w beczkach zrównano co do deklasyfikacji z opakowanemi w beczkach, zaliczając te gatunki owoców do kl. 9 zamiast dotychczasowej kl. 7, na przewóz brzoskwiń, dereniu, melonów, moreli, orzechów laskowych pozostała bez zmiany dotychczasowa deklasyfikacja przy przewozie luzem lub w workach kl. 7, w innem opakowaniu kl. 6, natomiast na przewóz reszty gatunków owoców i jagód tej taryfy wyj. przyznano przy przewozie luzem lub w workach kl. 9, zamiast dotychczasowej 7, zaś w innem opakowaniu kl 7, zamiast dotychczasowej 6.

W wykazie stacyj, przy których znajdują się wytwórnie win i przetworów owocowych, zamieszczono Rzeszów, w wykazie stacyj, przy których znajdują się olejarnie dodano Złoczów, w wykazie garbarń i fabryk ekstraktów garbarskich Ostrowiec n/K. i Żychlin, w wykazie terpentyniarni i rafinerji terpentyny stację Steble, w spisie kopalń skreśla się kopalnię Ksawery i dodaje się kopalnię Małgorzata, wreszcie w spisie kamieniołomów i warsztatów obróbki kamienia dodano stację Konopki.

W taryfie wyj. G5 ustalono, że przy przesyłkach wysłodków (wytłoków) buraczanych suszonych 15 t stawki opłat przewozowych stosuje się przy przesyłkach 10 tonowych. To samo stosuje się do stawek ulgi specjalnej tej tar. wyj. na przewóz tego artykułu.

Do taryfy wyj. H3 i H4 włączono nowe stacje w tar. wyj. N3 ustalono stawki od stacji Lesko Łukawica, do tar. wyj. O1 włączono stację Mysłowice, do tar. wyj. R2 stację Tymbark, do tar. wyj. R4 stację Pruszków.

W Taryfie Część II Zeszyt 2 nastąpiły następujące zmiany z wyjątkiem zmiany w taryfie PH1 wszystkie z ważnością od 8 września br.

Do tar. wyj. PB1 włączono stację Kosów Lacki.

Układ tar. wyj. PB5 dostosowano do zmian, przeprowadzonych w poz. 44, 45 i 46 Kt oraz w tar. wyj. B7.

Taryfę wyjątkową na wywóz koni przez porty polskie zmieniono na taryfę wyj. na wywóz wszystkich krajowych zwierząt domowych z wyjątkiem kóz i drobiu. Portowa ta taryfa wyj. zawiera na przewóz koni niższe stawki opłat przewozowych jak tar. wyj. C1 na wywóz przez suche granice, gdyż zawiera od 100 km obniżkę 20%, zmniejszającą się na krótsze odległości, podczas gdy tar. wyj. C1 zawiera stawki kl 18 obniżone na przewóz świń o 30%, a innych zwierząt o 15%, zaś na wszystkie inne zwierzęta jak i na drób tar wyj. PC10 posiada stawki równe stawkom tar. wyj. C1. Ponieważ jednak na wywóz koni przez suche granice od stacyj Dyrekcyj kolejowych małopolskich, warszawskiej, radomskiej i wileńskiej poz. c4 przyznaje 30% opust, a na wywóz drobiu przez suche granice poz. c5 Aneksu przyznaje 10% opust od stawek tar. wyj. C1, przeto

opłaty na wywóz koni i drobiu żywego przez suche granice są o 10% tańszemi, aniżeli przez porty polskie.

W taryfie wyj. PG6 przeprowadzono podobnie jak w tar. wyj. G5 obliczanie przewoźnego za wysłodki (wytłoki) buraczane na zasadzie 15 t stawek już przy przesyłkach 10 tonowych.

W tar. wyj. PH1 wprowadzono z ważnością od 8 października br. ulgę specjalną na przewóz rudy, pirytów i wypałków pirytowych do Rabsztyna, Rybnika, Rymanowa i Wadowic. W tabeli opłat przewozowych do tar. wyj. PH1 i PH2, wprowadzonej z dniem 13 kwietnia br., zniesiono opłaty w relacjach od 650 do 1200 km.

W tar wyj. PO1 przeredagowano racjonalniej postanowienia p. 3 i 6 o opłatach i warunkach stosowania tej taryfy.

W taryfie wyj. PO2 uzupełniono p. 5 Ulgi specjalne dodaniem 5 t stawek we wszystkich relacjach, w których dotychczas były przewidziane stawki 10 i 15 t. Brak stawek 5 t, dawał się rzeczywiście odczuwać w tej tar. wyj. Na przewóz wełny jednak nowo wprowadzone stawki opłat przewozowych nie dają żadnej korzyści, gdyż nie są tańszemi od stawek opłat przewozowych tar. wyj. PR1, które dotychczas były używane. Wogóle stawki specjalne na wełnę tej taryfy przestały być konkurencyjnemi od czasu wprowadzenia w niemieckiej taryfie wyj. SD5 z dniem 13 kwietnia br. obniżonych o 25% stawek konkurencyjnych na przewóz wełny od stacyj portowych niemieckich.

Tar. wyj. PR1 uzupełniono stacją Sławków, tar. wyj. PR6 stacją Pruszków.

W Aneksie do taryf towarowych Część II dostosowano warunki stosowania poz. b 13 do postanowień nowych Taryfy Część I B o ulgowym przewozie nasion i sadzeniaków zakwalifikowanych.

Nowa poz. c 13 przewiduje ulgę na dowóz mleka ze Środy do Królewskiej Huty. Obszar ważności poz. d1 i poz. d8 rozszerzono na przewozy od stacyj kolei prywatnej Lwów—Jaworów.

W poz. d13 zniesiono kontyngent, od którego uzależnionem było stosowanie ulgi. Poz. e8, zwalniającą węgiel kamienny, przy przewozie w wagonach krytych, od dopłaty 5%, rozszerzono też i na brykiety z węgla kamiennego.

W poz. ograniczono obniżenia stawek opłat przewozowych wszystkich klas taryfowych między Krakowem Grzegórzki i Krakowem Dąbie, a Krakowem, tylko na klasy taryfowe 14 do 18 i taryfy wyjątkowe, naprowadzone w tej pozycji począwszy od 25-go września br.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

OGŁOSZENIE POŻYCZKI NARODOWEJ.

Dziennik Ustaw Nr. 67 w poz. 503 przynosi treść rozporządzenia Prezydenta R. P. w sprawie wypuszczenia 6% pożyczki wewnętrznej zwanej Pożyczką Narodową. Pożyczka wypuszczona będzie w obligacjach imiennych po 50, 100, 500, i 1000 zł, do łącznej wysokości 120.000.000 zł. Cena sprzedażna 96 zł. za 100. Pożyczka ta podlega jednorazowemu wykupowi po upływie lat 10 od daty jej wypuszczenia, wzgl. specjalnem zarządzeniem Ministra Skarbu przedterminowo, a to po upływie trzech lat, w całości lub częściowo. Obligacje, oraz przychody z nich są zwolnione od wszelkich podatków i danin państwowych lub samorządowych.

Aby ułatwić nabywanie obligacyj, należność za nie rozłożona jest na 6 równych rat miesięcznych, z których pierwsza winna być uiszczona przy subskrypcji. Osoby wpłacające całość, lub większą część należności zgóry, otrzymują bonifikatę w wysokości pół proc. miesięcznie do wpłaconych przedterminowo sum.

Subskrypcja zostanie otwarta w dniu 28 września rb. Przyjmować ją będą: Bank Polski, Bank Gospodarstwa Krajowego, P. K. O., Banki Związkowe, Komunalne Kasy Oszczędności, oraz wszystkie Kasy Urzędów Skarbowych.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 9 24. IX. 33.

Dezyderaty naszego rybołówstwa morskiego.

Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni wysunęło szereg dezyderatów na konferencji, która odbyła się w ubiegłym tygodniu w Urzędzie Wojewódzkim w Toruniu w sprawie wzmożenia eksportu.

Ze względu na ważność zagadnienia podajemy rezolucję w całości:

1. Celem stworzenia stałego funduszu przeznaczonego dla rozwoju dalekomorskiego rybołóstwa morskiego, oraz przemysłu i handlu rybnego na wybrzeżu — należałoby przeprowadzić ściąganie opłat w wysokości 1,— zł. od dużej beczki śledzi solonych importowanych do Polski.

2. Polskie rybołóstwo morskie znajdujące się w ustawicznym rozwoju posiada duże możliwości wzięcia czynnego udziału w eksporcie, o ile odpowiednia polityka umożliwi ten proces rozwojowy.

3. Import śledzi solonych zapoczątkowany w tym roku przez Gdynię należy utrzymać i rozwijać planowo ze względu na przygotowanie Gdyni do przyjęcia tego rodzaju towaru.

Skoncentrowanie importu śledzi solonych przez Gdynię spowoduje zatrudnienie bezczynnie uwiązanych statków naszej żegl. morsk., spowoduje ruch tranz. śledzi do Rumunji, Czechosłowacji i Sowietów, oraz przyczyni się do powstania w Gdyni wielkiego przemysłu konserw rybnych pracującego na eksport.

4. Import śledzi świeżych w lodzie i śledzi zamrożonych zapoczątkowany przez Gdynię od lat dwu należy utrzymać, ponieważ jest to towar wybitnie tranzytowy, a przerobiony przez wędzarnie i fabryki konserw w Gdyni staje się towarem eksportowym. Należy dążyć do wprowadzenia nowej taryfy celnej preferencyjnej dla śledzi świeżych już w październiku br.

5. Istnieją możliwości eksportu wysokocennych ryb morskich tj. łososi i węgorzy w stanie świeżym do: Francji, Belgji, Holandji, Szwajcarji i Anglji. Należy dążyć do uzyskania w nowych traktatach i umowach handlowych z temi krajami dogodnych stawek celnych i kontyngentów na te ryby.

6. Istnieją możliwości wysyłania wędzonych szprotów, węgorzy i łososi co da możność rozwoju wędzarń na naszem wybrzeżu. Należałoby dążyć do uzyskania w obecnych rokowaniach we Francji zwolnienie od cła szprotów wędzonych przeznaczonych dla naszej emigracji robotniczej.

7. Istnieją duże możliwości eksportu konserw szprotowych w oliwie do Stanów Zjedn. Am. Półn. na teren naszej emigracji. Należałoby umożliwić rozwój przemysłu konserwowego na terenie Gdyni przez udzielanie zwrotu cła za oliwę i puszki konserw wysyłanych zagranicę i zapewnić temu eksportowi dogodne stawki celne i kontyngentowe w Stan. Zjedn. Am. Półn.

Powstanie w Gdyni przemysłu konserw szprotowych podniesie dochodowość połowów naszym rybakom, ponieważ połowy szprotów stanowią osiemdziesiąt procent całkowitych połowów morskich.

8. Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni weźmie czynny udział we wzmożeniu eksportu świeżych ryb morskich oraz przetworów rybnych, gdyż jako spółdzielnia skupiająca naszych rybaków morskich, dążyć będzie zawsze do rozwoju naszego rybołóstwa morskiego.

Jak widzimy dezyderaty są jasno sprecyzowane i obejmują najważniejsze problemy naszego rybołóstwa morskiego zasługując tem samem na rozważenie i poparcie naszych czynników opiekujących się polskiem rybołóstwem morskiem.

Bronisław Sołkowski

kierownik Hali i Chłodni Rybnej

KRONIKA

— **Rozpoczęły się połowy śledzików** w Zatoce Puckiej na przestrzeni od Helu do Jastarni. W dniu 14 września łowiono te śledziki z dobrym wynikiem, gdyż na każdy kuter przypadała zdobycz około 1.000 kg. ryb, a ogółem złowiono 30 tysięcy kilogramów. Większość połowów sprzedano do Gdańska, a do Gdyni tylko 10.000 kg. dla firmy: Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich. Z Gdyni jeden wagon-lodownię ze śledzikami wysłano na Górny Śląsk do fabryki konserw. Rybakom płacono za jeden kg. śledzi od 15 do 30 groszy. W dniu 15 bm. burza uniemożliwiła dobrze zapowiadające się połowy śledzików. Należy podkreślić, że część tych ryb zakupiły wytwórnie konserw rybnych pracujące w Hali i Chłodni Rybnej. W handlu śledziki z połowów naszych rybaków są znane pod postacią „moskalików" i jako marynata taka są cenioną przekąską.

— **Upośledzenie Gdyni w imporcie śledzi solonych** nastąpi z chwilą podpisania protokółu Polsko-Gdańskiego w dniu 18 bm., gdzie wyrażono zgodę na załadowane w porcie gdańskim w okresie jednego roku, tj. od dnia 1 października 1933 r. do dnia 30 września 1934 r. za przywóz przez port w Gdańsku 35 tysięcy ton śledzi solonych. (Nr. 216 Gazety Handlowej).

Należy podkreślić, że w roku ubiegłym tj. w 1932 całkowity import śledzi solonych do Polski wyniósł 38 tysięcy ton, a ilość ta w roku bieżącym będzie nieco niższą, tak, że całkowity prawie import Polski zmieści się w tym kontyngencie dla Gdańska.

Jak wiadomo w roku bieżącym Gdynia dzięki żywiołowemu dążeniu kupców polskich do nawiązania bezpośredniego kontaktu z dostawcą zagranicznym śledzia solonego, przygotowała się do przyjęcia tego towaru w nowoczesnych składach tranzytowych i chłodniach.

Obecnie kupiec polski będzie zmuszony do korzystania z drogich pośredników importerów w Gdańsku — gdzie dotychczas skoncentrowany był przywóz „monopolowy" śledzi solonych do Polski.

Kontyngent przyznany Gdyni w imporcie śledzi solonych już w najbliższym czasie może okazać się za mały w stosunku do zapotrzebowania polskich kupców śledziowych pracujących w Gdyni. Znaczenie importu śledzi solonych przez Gdynię ma kolosalne znaczenie dla rozwoju handlu tranzytowego tym towarem (Rumunja, Czechosłowacja, Sowiety), oraz dla powstania w Gdyni przemysłu konserw rybnych.

— **Przywieziono do Gdyni śledzi solonych** w ostatnim tygodniu: z polskich połowów na Morzu Północnem f-my „Mewa", statek Żegl. Polskiej „Chorzów" przywiózł w dniu 13 bm. 405/1, oraz 70/2 beczek.

Śledzie solone importowne z Anglji, przywiózł niemiecki statek „Heidelberg" (z hitlerowską swastyką) w ilości: 1.303/1, oraz 151/2, z Norwegji zaś przywiózł norweski statek „Jaederen": 480/1, oraz 120/2.

— **Dlaczego polskie linje żeglugi morskiej** nie interesują się importem śledzi solonych do Gdyni? Obecnie do Gdyni przybijają statki rozmaitej narodow. przywożąc tygodniowo około 320 ton śledzi solonych, podczas gdy szereg statków Żeglugi Polskiej uwiązano w porcie i stoją bezczynnie. Rocznie import śledzi solonych do Polski przez Gdynię i Gdańsk wynosi około 35.000 ton, czyli jest to ilość godna zainteresowania dla naszych statków handlowych. Szkoda że nasza taryfa celna nie ustaliła specjalnie niskich stawek dla śledzi solonych importowanych na polskich statkach. Trzeba pamiętać, że nie tak dawno były lata gdzie rocznie sprowadzano blisko sto tysięcy ton śledzi solonych.

Uzupełnienie polskiej taryfy celnej, gdzie koniecznem jest postawienie niższego cła na śledzie solone przywożone na polskich statkach jest zagadnieniem bardzo aktualnem i godnem zainteresowania zwłaszcza ze strony naszych linji żeglugowych.

Narazie tylko śledzie solone z połowów polskich na Morzu Północnem przywożą statki Żeglugi Polskiej do Gdyni (około 1.500 ton rocznie).

Toruń, dnia 14 września 1933 r.

Nr. 319.

Wezwanie do składania ofert

Składnica Materjału Intendenckiego w Toruniu, ul. Dominikańska 1/9 zamierza sprzedać w drodze publicznego przetargu nieograniczonego niżej wyszczególnione przedmioty:

1. Dwa kotły wodnorurkowe firmy Leipziger Rohrendampfkessel po 10 atm. łącznie z rozbiórką. —
2. Jedną maszynę parową napędową firmy Drewitz 80 K. M. łącznie z rozbiórką. —
3. Jeden kompresor powietrzny firmy Wogelin Hubner, uruchamiany za pomocą maszyny parowej o nakładzie bliźniaczym, już rozebrany. —
4. Czternaście wind żelaznych wraz z linami stalowemi.

Przedmioty przeznaczone do sprzedaży można codziennie oglądać, za wyjątkiem niedziel i świąt w godzinach urzędowych od (8—15-tej) w Piekarni Wojskowej ul. Dąbrowskiego Nr. 6., oraz na magazynie X. Chełmińska Szosa za uprzedniem zgłoszeniem się u Zarządcy Składnicy Materjałów Intendenckich ul. Dominikańska 1/9, który na żądanie udzieli wszelkich dodatkowych wyjaśnień. —

Reflektanci mogą składać oferty na zakup wszystkich lub poszczególnych przedmiotów. —

Odbiór zakupionych przedmiotów odbędzie się loco miejsce zakupu.

Zapłata za zakup w całości może być rozłożona na dłuższy przeciąg czasu, o ile kontrahent przedstawi dostateczne zabezpieczenie, gwarantujące terminowość spłat, względnie ich egzekucję, przy oprocentowaniu należnych spłat — zależnie od uznania komisji przetargowej. —

Przetarg odbędzie się w Składnicy Materjału Intendenckiego w Toruniu, ul. Dominikańska 1/9 w dniu 16 października 1933 r. godz. 10-ta.

Reflektanci winni wnieść oferty do Składnicy Materjału Intendenckiego w Toruniu najpóźniej do dnia 16 października 1933 r. godz. 9-ta z napisem na kopercie: „Oferta na zakup kotłów i maszyn Składnicy Mat. Int. w Toruniu".

Oferta winna odpowiadać przepisom o dostawach wojskowych 0—10/1922. Wzory można otrzymać w Składnicy Mat. Int. Toruń. — Do oferty należy dołączyć kwit na złożone w Kasie Skarbowej wadjum w wysokości 5% wartości oferowanej kwoty. —

Wadjum należy złożyć w miejscowej Kasie Skarbowej, celem przekazania do Kasy Skarbowej w Toruniu na rachunek sum depozytowych Kier. Zaopatrzenia Int. w Toruniu. —

W razie negatywnego wyniku przetargu ofertowego odbędzie się w tym samym dniu przetarg ustny, do którego mogą być dopuszczeni oprócz oferentów którzy brali udział w przetargu ofertowym, ewentualnie i inni oferenci, którzy zgłoszą chęć kupna i wykażą się dowodem złożonego wadjum w Kasie Skarbowej.

Do powyższego przetargu obowiązują przepisy o dostawach wojskowych 0—10/1922, jako zasady prawne. —

Władza wojskowa zastrzega sobie prawo oceny i swobodnego wyboru ofert.

ZARZĄDCA SKŁADNICY MAT. INT. W TORUNIU:

(—) FILIPEK — kpt. int.